



- **СКОЛЬКО СТОИТ
КИЛОМЕТР ДОРОГИ?**

- **ДЛЯ БЛАГА
КРАСНОЯРЦЕВ**

- **ВРЕМЯ И МЕСТО ИЗМЕНИТЬ
НЕЛЬЗЯ**

**В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ —
УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ**

СОДЕРЖАНИЕ

Анна ИЛЬИНА

В центре внимания – улично-дорожная сеть стр. 4

Сергей ЕРЕМИН

Единый край – единые дороги стр. 6

Зоя КАСАТКИНА

Сколько стоит километр дороги? стр. 8

Марина АВДЕЕВА

Ярмарка дорожных вакансий стр. 10

Михаил АНДРЕЕВ

Краевые дорожники сверили планы стр. 11

Анна ЗОЛОТАРЕВА

Для блага красноярцев стр. 12

Новости стр. 14

Алексей НЕМИРОВ

Время и место изменить нельзя стр. 16

Валентина ГУТШМИДТ

Электричку встречает автобус стр. 18

Ремонт по заявкам стр. 19

Алена ЛУНЕВА

Под контролем общественности стр. 20

Марина ВОЛЬСКАЯ

Центр космических услуг стр. 21

Сергей БОРОДИН

Демпингуешь? Обоснуй! стр. 22



информационно-аналитический журнал



Издатель ООО «Автодорожно-транспортная газета»
Главный редактор Эдуард АЛБОРОВ

Адрес редакции и издателя: 660049, г. Красноярск, пр. Мира, 30, корп.1, офис 510,
а/я 25533. Тел./факс (391) 227-27-27, 227-94-27, e-mail: atg2000@mail.ru

Журнал отпечатан в ООО «Издательская группа «Всем, всем, всем!», 660062, ул. Высотная, 2
Объем 24А4. Тираж – 999 экз.

Время подписания в печать 28.06.2012 в 16.00. Цена свободная



В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ – УЛИЧНО-ДОРОЖНАЯ СЕТЬ

От Калинина до Зеленой Рощи

Понятно, что больше всего проблем – в столице края. Высокая концентрация автотранспортных средств, самое интенсивное движение, самая разветвленная улично-дорожная сеть. Поэтому перед открытием совета губернатор совершил небольшую инспекционную поездку по наиболее важным объектам, расположенным в Красноярске, где ведутся ремонтные работы.

В первую очередь Лев Кузнецов приехал на улицу Калинина, где в соответствии с госконтрактом ведет работы ДПМК «Ачинская». Официально этот участок считается объектом капремонта, но, по сути, и характер переустройства, и объем работ близки к реконструкции. Количество полос увеличено с двух до четырех, большие перемены в лучшую сторону произошли с безопасностью дорожного движения, на отдельных участках установлены дорожно-сигнальные столбики, разделяющие транспортные потоки. Первый этап работ был завершен в прошлом году. В текущем году ремонтные работы велись на участке 2,1 км и уже завершены.

Затем путь губернатора лежит в Зеленую Рощу, где силами ЗАО «Сиб-

гропромстрой» ведется строительство дорожной развязки на ул. Воронова – ул. Краснодарская, которая обеспечит комплексное развитие транспортного узла, включающего в себя перекрестки ул. Воронова, Краснодарская, Ястынская и пр. Комсомольский. Здесь работы также ведутся в соответствии с графиком.

Лев Кузнецов высказал подрядчикам замечания, касающиеся организации ремонтных работ:

– Не дело, когда на дороге валяются булыжники, – сказал губернатор. – Любая стройка должна вестись организованно, быть огорожена, люди должны быть в форме, потому что это безопасность.

Лев Владимирович посоветовал ужесточить наказание за несоответствующее исполнение работ и срыв сроков сдачи объектов, вплоть до расторжения контрактов. Губернатор уверен, что это позволит уменьшить число недобросовестных подрядчиков. Тем более что перед краевой властью и подрядными дорожными организациями стоит множество задач, которые возможно решить только совместными усилиями.

После Зеленой Рощи Лев Кузнецов направился в БКЗ на заседание президиума совета. На площади перед Боль-

шим концертным залом губернатора встретила импровизированная мини-выставка специализированной дорожной техники, позволяющей зимой и летом поддерживать улицы в проезжем состоянии. Ознакомившись с передовой дорожной техникой и технологиями губернатор по его словам еще раз убедился, что наличие техники и профессионализм дорожников позволяют делать хорошие дороги.

Социальная составляющая

Открывая заседание президиума губернаторского совета, глава региона подчеркнул, что дороги – это не только транспортные артерии, влияющие на развитие экономики, но и очень важная социальная составляющая.

Для дорожной отрасли региона текущий, 2012 год ознаменовался началом работы Дорожного фонда. Существовавшая ранее схема финансирования зачастую приводила к тому, что средства на дорожные работы выделялись по остаточному принципу. Теперь деньги, предназначенные для ремонта краевых и муниципальных трасс, сконцентрированы в Дорожном фонде и будут расходоваться только целевым способом.



Губернаторский совет, существующий при губернаторе Красноярского края, – орган совещательный. Созывают его для обсуждения наиболее актуальных аспектов жизни края – чтобы максимально обеспечить взаимодействие краевой власти и органов местного самоуправления. Тема очередного заседания президиума губернаторского совета касалась, без преувеличения, практически всех, кто живет на красноярской земле, – как в больших городах, так и в маленьких поселках: состояние и развитие улично-дорожной сети.

– Наша ключевая задача – качественно использовать этот финансовый ресурс, для того чтобы наши дороги были безопасны и служили людям долгие годы. Для этого созданы все условия – есть техника, есть специалисты, – подчеркнул Лев Кузнецов.

На заседании с докладами о состоянии улично-дорожной сети Красноярского края выступил министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. О том, как обстоят дела на федеральных трассах, рассказал исполняющий обязанности начальника управления «Байкалуправтдор» Денис Юминов. Заместитель начальника УГИБДД ГУ МВД России по Красноярскому краю полковник полиции Анатолий Горбатюк доложил о текущей ситуации с безопасностью дорожного движения на трассах края и результатах анализа существующей дорожно-знаковой информации.

Главы муниципальных образований края и глава города Красноярска рассказали губернатору, с какими проблемами они сталкиваются при решении проблем улично-дорожной сети, находящейся в их ведении, и попросили губернатора оказать содействие. В частности, речь зашла о нормативах на финансирова-

ние. В данный момент работа над ними ведется, и к концу года она уже будет завершена. В этом вопросе налажено взаимодействие с СФУ, учеными будут разрабатываться нормативы с учетом зонального принципа.

Открыты для населения

В 2011 году в столице края начал внедряться принцип открытости принятия решений, организации ремонта и общественного контроля над качеством проведенных работ.

– Важно, чтобы это распространилось и на другие территории, – считает Лев Кузнецов.

Губернатор поручил главам территорий немедленно включиться в работу по составлению в каждом районе карты дорожных приоритетов. В каждом муниципальном образовании должны быть разработаны проекты по развитию собственной дорожной сети. Другой немаловажный момент – использование инструмента частно-государственного партнерства в территориях, на которых присутствуют и ведут свою деятельность крупные промышленные предприятия. Вывозя свою продукцию, они, как правило, пользуются муниципальными трасса-

ми. Главы территорий должны проявить активность и заключить с руководителями этих предприятий договоры на ремонт и содержание этих дорог, так, как это сделано, например, в Балахтинском районе.

При этом, считает губернатор, нельзя снимать с глав муниципальных образований персональную ответственность за то, как строятся дороги в их территориях. Планирование, финансирование и прочие организационные проблемы – это внутренний управленческий вопрос, который не должен касаться населения.

– На выходе люди получают либо нормальную дорогу, либо известную российскую беду, – сказал губернатор. – И никому не интересно, кто отвечает за конкретный участок – федерация, край или город. Три миллиона человек живут в Красноярском крае. Значит, все три миллиона должны иметь возможность ездить по дорогам хорошего качества. За вами – грамотное планирование и выполнение дорожных работ в границах своего муниципального образования. Это ваша зона ответственности.

Анна ИЛЬИНА



ЕДИНЬИЙ КРАЙ – ЕДИНЬИЕ ДОРОГИ

Обширная география Красноярского края диктует различные природно-климатические условия, технико-эксплуатационные показатели каждого населенного пункта и разный подход к распределению средств и видов работ в городах и сельсоветах. Каждая составляющая сети имеет своего собственника, соответственно различные средства тратятся на дорожные работы, и как следствие разнятся их техническое состояние. Но конечному потребителю – населению края – совершенно неважно, кто ту или иную дорогу содержит и ремонтирует, главное – чтобы она отвечала всем потребительским свойствам.

В предыдущие годы муниципальным образованиям выделялись дотации из краевого бюджета на содержание объектов внешнего благоустройства, в том числе на содержание улично-дорожной сети. Учитывая, что эти средства не были целевыми, администрации му-

ниципальных образований распределяли их исходя из утвержденных на местном уровне приоритетов. Сложившаяся практика не обеспечивает гарантированного выполнения работ по содержанию улично-дорожной сети.

Понимая важность решения задачи по приведению улично-дорожной сети в нормативное состояние, социально-экономический эффект, повышение безопасности дорожного движения, принято решение о направлении средств краевого бюджета в виде субсидий муниципальным образованиям на содержание и ремонт улично-дорожной сети с 2012 года.

Основные направления субсидирования

1. Предоставление субсидии бюджетам муниципальных образований на содержание автомобильных дорог общего пользования местного значе-

ния городских округов, городских и сельских поселений в размере 1 896 101 тыс. рублей на всю улично-дорожную сеть.

При реализации вышеуказанных мероприятий охвачено 581 муниципальное образование, 1763 населенных пункта.

2. Предоставление субсидии бюджетам муниципальных образований на капитальный ремонт автомобильных дорог общего пользования местного значения городских округов в размере 447 млн. 266 тыс. рублей.

3. Предоставление субсидии бюджетам муниципальных образований на проектирование, строительство и реконструкцию автомобильных дорог общего пользования местного значения городских округов и искусственных сооружений на них, в размере 843 млн. рублей.

4. Предоставление субсидии бюджетам муниципальных образований на



**Основные тезисы доклада
министра транспорта
Красноярского края
Сергея Еремина на
заседании президиума
губернаторского совета
«Развитие улично-дорожной
сети Красноярского края».**

капитальный ремонт, ремонт дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов в размере 447 млн. рублей.

На эти средства будут отремонтированы 242 дворовые территории и 116 проездов к дворовым территориям многоквартирных домов в Красноярске и Норильске.

5. Правительство Красноярского края в рамках программы «Повышение эффективности деятельности органов местного самоуправления в Красноярском крае» на 2011-2013 годы ежегодно предоставляет субсидии муниципальным образованиям на развитие и модернизацию улично-дорожной сети городских округов, городских и сельских поселений, в 2012 году – 500 млн. рублей.

Перечень приоритетных объектов капитального ремонта и ремонта на 2012 год сформирован в

количестве 197 пунктов на основании общественных обсуждений в каждом муниципальном образовании с формированием протокола общественных обсуждений. На эти средства будет отремонтировано ориентировочно 100 км улично-дорожной сети.

Проблемные вопросы по содержанию УДС

В связи с отсутствием единой методики, нормативов затрат по содержанию УДС принято решение о назначении переходного периода в течение 2012 года. Предусмотрены объемы финансирования исходя из среднестатистических данных о фактических расходах в период 2009-2011 годов. Эта сумма весьма мала, так как на 1 км улично-дорожной сети в среднем приходится всего 20 тыс. рублей.

В 2012 году в процессе выполнения работ проводится всесторонний анализ расходования средств. К 2013 году планируется разработать единую методику расходов на содержание УДС, дифференцированную систему распределения средств, выйти на конкретные оптимальные цифры по финансированию каждого муниципального образования.

Проведенный министерством транспорта края совместно с КГКУ «КруДор» анализ правовых актов в сфере использования автомобильных дорог и осуществления дорожной деятельности, подлежащих принятию органами местного самоуправления, показал следующее. По состоянию на май 2012 года в указанной сфере деятельности принято 99 муниципальных правовых актов, что составляет 16% от числа необходимых для принятия.

Особо следует отметить хорошую организацию работы муниципальных образований края по утверждению перечней автомобильных дорог общего пользования местного значения (правовые акты приняты в 66% муниципальных образований края).

Нормативы финансовых затрат на капитальный ремонт, ремонт и содержание автомобильных дорог местного значения и правила расчета размера ассигнований местного бюджета на указанные цели утверждены только в десяти муниципальных образованиях.

Муниципальные правовые акты по установлению порядка осуществления муниципального контроля над обеспечением сохранности автомобильных дорог местного значения приняты в Бородино и Норильске, поселке Солнечном, Дзержинском, Козульском, Курагинском, Мотыгинском, Рыбинском, Тасеевском, Шарыповском, Шушенском и Эвенкийском муниципальном районах края.

В целом работу муниципальных образований края по разработке муниципальных правовых актов, предусмотренных Федеральным законом № 257-ФЗ, можно признать удовлетворительной.

На основании изложенного считаем, что первоочередными задачами, стоящими перед администрациями МО, являются:

- обеспечение качества выполнения работ по содержанию УДС;
- утверждение нормативно-правовой базы в сфере дорожного хозяйства муниципальных образований;
- принятие мер по обеспечению безопасности дорожного движения;
- определение приоритетности объектов ремонта...

СКОЛЬКО СТОИТ КИЛОМЕТР ДОРОГИ?

Строительство и ремонт автодорог в нашей стране и, в частности, крае – тема, не теряющая своей остроты и актуальности. Потребность в развитии автодорог возрастает, поскольку без них невозможно развитие экономики в целом. Ежегодно в рамках различных целевых программ государственные бюджеты всех уровней выделяют на эти цели немалые средства. Естественно, что сопровождается это повышенным интересом к вопросу: насколько эффективно используются деньги?

Внимание общественности к делам автодорожной отрасли – нормальное явление, если только оно не подпитывается дезинформацией дилетантов, пытающихся выдавать себя за опытных специалистов-экспертов, а на самом деле слабо разбирающихся в специфике отрасли. Мифы об искусственной дороговизне отечественных автодорог по сравнению с зарубежными устойчиво живут в общественном сознании. Как обстоят дела на самом деле, нам рассказала заместитель начальника технического отдела КрУДора Ирина СОЛОВЬЕВА.

– Естественно, что стоимость строительства, реконструкции, капитального и текущего ремонта не берется с потолка. Сметная стоимость работ определяется на основании «Методики определения стоимости строительной продукции на территории РФ (МДС 81-35.2004) и территориальной сметной нормативной базы (ТЕР-2001). Территориальные единичные расценки предназначены для определения сметной стоимости строительства, реконструкции и ремонта объектов в крае и учитывают региональные условия выполнения работ.

С 1 января 2011 года приказом министерства строительства Красноярского края от 12.11.2010 № 237-о введены в действие обновленные территориальные сметные нормативы, согласованные письмами Министерства регионального развития Российской Федерации. Они заменили собой базу, что вводилась еще в 2000 году. За 10 лет в прежние нормативы было внесено много поправок и изменений, связанных со стоимостью и кодировкой материалов. Поэтому и потребовалось обновление нормативной базы. В нашем крае для пересчета в текущий уровень цен к базовой сметной сто-

имости применяются региональные индексы, разработанные и утвержденные филиалом Федерального центра по ценообразованию в строительстве (ФАУ ФЦЦС по Красноярскому краю).

– И каков путь этих нормативов в практическую работу дорожников?

– Проектировщики разрабатывают проектную документацию, в составе которой содержится сметная документация, и передают заказчику. После проверки проектной документации службами заказчика она направляется на экспертизу. После получения положительного заключения экспертизы мы, как заказчик, утверждаем сметную стоимость объекта и проводим торги, выбирая на конкурентной основе подрядную организацию. Кстати, проектную организацию мы также выбираем только по конкурсу.

– То, что дорожники работают строго по существующим нормативам, понятно. Но все-таки очень много различных суждений вокруг системы ценообразования, когда сравнивают отечественную и зарубежную практику.

– Эти практики существенно отличаются. Отсюда и мифы о непомерной дороговизне наших дорог. Возьмем для примера Германию. Перед строительством дороги в этой стране муниципальная власть или власть округа проводят анализ территории, на которой будет располагаться дорога. Власть округа готовит полосу отвода дороги и несет все затраты. Потом приходят строители дорог и строят дорогу. Иногда работы в полосе отвода идут параллельно строительству дороги, но не мешая ему.

К сожалению, у нас в стране пока таких условий нет. Поэтому в сметную документацию вносятся помимо

ремонта или строительства дороги много других затрат. Это выкуп земель, переносы линий электропередачи и линий связи, переходы через нефтепроводы и теплотрассы и тому подобное. Более того, если это новое строительство, обязательно проводятся археологические обследования территории строительства.

Для примера возьмем планируемое строительство четвертого моста через Енисей в Красноярске. В сводном сметном расчете учтены расходы на переустройство ВЛ-110, переустройство ЭЦ станции Енисей, переустройство сетей СЦБ на ж/д станции Енисей, снос зданий и сооружений, вынос сетей связи, строительство объектов электроснабжения, очистных сооружений, тепловых сетей, озеленение территории, установка малых архитектурных форм и другие работы.

Кроме того, заказчик платит компенсации за ущерб, которое понесет рыбное хозяйство при работе в русле Енисея, платежи за загрязнение окружающего воздуха и размещение отходов, затраты, связанные с выполнением археологического обследования. Судите сами: из первых 65 позиций сводного сметного расчета непосредственно к строительству моста относятся только 19. Все эти затраты влияют на стоимость строительства моста. Работы, относящиеся к строительно-монтажным, будут выполняться подрядчиком. В данном случае конкурс выиграл «Мостоотряд № 7» Красноярский филиал ОАО «Сибмост». Эта компания построила все существующие мосты через Енисей и хорошо себя зарекомендовала.

– Ирина Анатольевна, значит, каждый раз строительство или реконструкция дороги даже при одинаковой протяженности и оди-

наковых технологиях будет стоить по-разному? В городе одна цена километра, за городом – другая, да еще смотря где: край у нас огромный, с разными рельефами и географическими особенностями.

– Совершенно верно. Если взять городскую дорогу, в смету помимо стоимости строительства или ремонта дороги включаются дополнительные затраты по обустройству: шумозащитные экраны, ограждения, устройство тротуаров и остановочных павильонов, новая разметка, переустройство различных коммуникаций (перенос телефонных кабелей, освещения, канализационных люков).

За городом строительство или ремонт автодороги тоже будут стоить по-разному, и стоимость зависит от многих факторов: количества полос

районах нет хороших скалистых материалов, приходится возить издалека. Даже если изыскивается материал, подходящий для строительства, для того чтобы использовать его при строительстве или ремонте, необходимо получить «кучу» разрешающих документов.

Приходится проходить множество согласований с местными администрациями и различными контролирующими органами по отведению карьера. Затраты за согласование и отведение карьеров ложатся, в конечном итоге, также на стоимость щебня. Вот мы и ориентируемся, в основном, на существующие карьеры. Кстати, в задании на проектирование объекта одним из обязательных условий является определение оптимальной транспортной схемы поставки материалов на дорогу.

ценки направлялись в Госстрой России, который после проверки вводил их в действие. Сейчас этих НИИ нет, а если и остались отдельные филиалы, то они работают по заказу «богатых» корпораций, таких, как Метрострой, Газпром, РЖД.

Функции по утверждению новых сметных нормативов (расценок) по новым технологиям возложены на Министерство регионального развития РФ. Разработка проектов сметных нормативов осуществляется в соответствии с планами разработки нормативов, ежегодно утверждаемыми министром регионального развития РФ. Для того чтобы ввести в действие новый норматив или расценку, необходимо разработанный проект норматива (пояснительную записку, расчет обоснований и норматив) передать в Министерство регионального развития. Министерство в срок не более 45 дней рассматривает пакет документов. По результатам рассмотрения готовится заключение о возможности или невозможности утверждения представленного норматива. При наличии утвержденного положительного заключения проект норматива направляется на утверждение министру. Вот такой долгий процесс.

Разработка расценок по новым технологическим решениям – дорогостоящее мероприятие и под силу только крупным корпорациям, таким, как Метрострой, Газпром и РЖД. У них есть для этого специальные организации, которые занимаются отслеживанием, разработкой и продвижением новых технологий. Иногда дорожники пользуются разработанными и одобренными технологиями и расценками при строительстве дорог. Если будут преодолены лишние бюрократические барьеры, все новинки в автодорожной отрасли будут использоваться своевременно и приносить хороший эффект.

В целом же хотелось бы, чтобы российские автомобилисты и общественность страны понимали разницу в цене дорог в России, Европе или Китае. Там публикуется обычно чистая стоимость строительных или ремонтных работ, в то время как российское законодательство включает сюда проведение проектных работ, подготовку территории и компенсационные затраты владельцам изымаемых участков, переноса коммуникаций. Иногда эти расходы достигают 30-40 процентов от стоимости всего объекта. При этом все делается строго по закону, а не по каким-либо желаниям автодорожников.

Общая протяженность автодорог общего пользования в Красноярском крае на середину 2012 года – более 43 тысяч километров.

В том числе:

федерального значения

1243,00 км;

регионального

14 137,70 км;

ведомственные

2362,10 км;

местного значения

2240,29 км;

зимники

9067,55 км;

улично-дорожная сеть

14 007,60 км

движения и расположенных на дороге искусственных сооружений, рельефа местности, застроенности территории, климатических и грунтовых условий и ряда других показателей. Если просто снять верхний слой земли и положить дорожную одежду, это одна цена, если же рядом проходит нефтепровод, его придется защитить, укрепить и так далее, это уже другая цена.

– Край, как вы заметили, у нас действительно огромный. Потому, наверное, один километр дороги стоит по-разному еще и в зависимости от дальности транспортировки строительных материалов?

– Материалы – довольно-таки больной вопрос для дорожников. Это связано с тем, что в крае недостаточно карьеров скального грунта, щебня и песка, поэтому стоимость строительства или ремонта возрастает в разы, если везти эти материалы за десятки километров. Транспортная составляющая иногда доходит до 500-700 километров от поставщика. Например, в Богучанском и Северо-Енисейском

Отмечу, что и стоимость материалов высока. Она тоже увеличивает итоговую цену строительства. Например, Назаровский щебеночный завод вроде бы рядом. Но стоимость фракционного щебня 20x40 мм составляет 823 рубля за кубический метр. Дальше считайте сами.

Еще одна непростая проблема – новые технологии. Автодорожная отрасль основательно запаздывает, догоняя новинки в этой области.

– Почему?

– Нет нормативной базы и расценок с применением новых технологий. К сожалению, «тормозом» при применении новых технологических решений в дорожной отрасли является государственная экспертиза, которая при проверке проектных решений ориентируется на нормативные документы двадцатилетней давности. В 1980-е годы в России разработкой новых технологий с применением новой техники и материалов занимались научно-исследовательские институты. Разработанная база и рас-

ЯРМАРКА ДОРОЖНЫХ ВАКАНСИЙ

Именно так называют в министерстве транспорта, дорожных и мостовых организациях Красноярского края защиту дипломных работ студентов кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ.



На протяжении нескольких лет конференц-зал краевого управления автомобильных дорог становится для выпускников площадкой, где молодые специалисты защищают свои дипломные работы. Роль «покупателей» на ярмарке вакансий играют руководители и представители отделов кадров дорожных предприятий и организаций. «Продавцы» – выпускники, «товар» – знания и навыки, приобретенные дипломниками за время учебы в вузе.

– Молодой специалист, защищая свой дипломный проект, может заинтересовать потенциальных работодателей и получить приглашение на работу, – уверен председатель Государственной аттестационной комиссии, министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – Для руководителей организаций такое взаимодействие важно тем, что молодежь не пройдет мимо отрасли, вчерашние студенты будут реализовывать полученные знания именно на объектах дорожно-транспортного комплекса, а не в каком-то другом месте.

Тематика большинства дипломных проектов имеет практическую привязку к реальным дорожным объектам. Таким, к примеру, как реконструкция моста через реку Суразовку в Бирилюсском районе, проект производства работ на автодороге Канск – Абан – Богучаны, на

участке Новохайский – Карабула или проект транспортно-пешеходной улицы Чернышевского на участке от ул. Мужества до ул. Караульной.

Темой дипломной работы Алексея Галеева стал проект организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения на улично-дорожной сети Октябрьского района Красноярска. Заказчиком этой работы, по большому счету, выступили красноярцы – жители ул. Копылова и соседних с ней улиц. Прделанную Алексеем Галеевым работу Государственная комиссия оценила на «отлично», а проект был рекомендован к внедрению. Работа дипломницы Елены Безъязыковой, которая провела анализ затрат при расчете единичных расценок строительства автомобильной дороги II технической категории в центральных и южных районах Красноярского края, у членов ГАК вызвала много дискуссий. Сергей Еремин отметил важность для дорожной отрасли исследований, проведенных начинающим специалистом. Оценка членов ГАК также была единодушной – «отлично».

А для того чтобы ознакомиться с итогами работы Олега Авхадеева, на защиту специально пришли представители ГП «КрайДЭО».

– Очень добросовестная и скрупулезная работа. Такой диплом – превос-

ходное начало трудового пути, – считает Елена Соловьева, заместитель начальника отдела правовой и кадровой работы ГП «КрайДЭО». – Олег – наш «целевик». Мы его поддержали, направили на учебу, и мы же его заберем к себе, в Рыбинский филиал.

Поддерживает постоянный контакт с профильной кафедрой и одна из крупнейших дорожных организаций края ГП КК «Лесосибирск Автодор». Своих будущих работников лесосибирцы стараются «присмотреть» заранее, еще на 3–4-м курсах или во время производственных практик. Защита дипломного проекта позволяет составить о студенте окончательное впечатление и оценить его перспективы как будущего профессионала.

– В последнее время отношение руководителей крупнейших подрядных организаций к учебному процессу претерпевает существенные изменения, – говорит заведующий кафедрой «Автомобильные дороги и городские сооружения» Вадим Серватинский. – Раньше наши связи зачастую существовали только на уровне разговоров, теперь же взаимодействие стало более плодотворным и крепким. В этом взаимодействии рождаются новые темы для студенческих дипломов или курсовых и новые формы работы, такие, как ярмарка вакансий.

Марина АВДЕЕВА

КРАЕВЫЕ ДОРОЖНИКИ СВЕРИЛИ ПЛАНЫ

16 июня в поселке Жемчужном, на базе отдыха «Красноярский дорожник», состоялось расширенное совещание руководителей дорожных и мостовых предприятий края. Его участники обсудили текущее положение дел в дорожном хозяйстве и спланировали работу на ближайшее будущее.

Открыл работу совещания министр транспорта Красноярского края. Он рассказал собравшимся о ходе реализации программы «Дороги Красноярья» в 2012 и задачах отрасли на 2013-2014 годы.

В своем выступлении Сергей Васильевич акцентировал внимание на основных аспектах политики дорожно-транспортного комплекса края на ближайшую перспективу.

– Каждый работник дорожного хозяйства – и руководитель, и рядовой сотрудник должен представлять общую ситуацию, понимать, в каком направлении развивается отрасль, какие первоочередные задачи перед ней ставят общество, губернатор и правительство края. Только совместная работа, построенная на единых принципах и подходах, даст ощутимый результат, – сказал Еремин.

Затем слово было предоставлено заместителю руководителя краевого управления автодорог Юрию Есину, сделавшему основной акцент на содержании и ремонте улично-дорожной сети и наиболее важных проблемах, связанных с УДС, таких, как нормативы и стандарты содержания.

Темой доклада начальника отдела производственно-технологического контроля КруДора Александра Хохлова были новые технологии в дорожной отрасли – теплый асфальт и его преимущества и фибробетон. В ходе совещания был показан демонстрационный ролик о новой технике, имеющейся в компании «БРИЗ-Центр», – германской машине «Хофман» для нанесения термопластика и станке для лазерной резки металлов толщиной до 40 мм. Также собравшиеся смогли ознакомиться с принципами работы ударника динами-

ческого нагружения для определения прочности дорожной одежды и светодиодного знака «Пешеходный переход» с автономным питанием от солнечной батареи.

Еще одно выступление – исполняющего обязанности руководителя «КруДора» Николая Лукьянова было посвящено, без сомнения, самому важному строительному объекту региона – новому мосту через реку Енисей в краевом центре.

Местом для совещания база отдыха на озере Шира была выбрана не случайно – это любимое место отдыха дорожников всего края. Вот уже 10 лет она гостеприимно распахивает двери для мостовиков, дорожников и их семей. По окончании официальных мероприятий собравшимися был торжественно открыт очередной сезон летнего отдыха для работников дорожной отрасли.

Василий СЕМЕНОВ



ДЛЯ БЛАГА КРАСНОЯРЦЕВ



Сегодня на рынке пассажирских перевозок Красноярска работают три муниципальных автотранспортных предприятия, предприятие городского электротранспорта и 58 организаций частной формы собственности. Доля муниципального транспорта в общем объеме перевозок составляет 33%. На вопросы, связанные с организацией городских пассажирских перевозок, отвечает заместитель главы Красноярска – руководитель департамента транспорта Красноярска Олег ЯКУБОВИЧ.

В числе лучших в Сибири
– **Олег Петрович, много ли делает в Красноярске в сфере пассажирских перевозок?**

– За последние три года администрацией города был реализован целый комплекс мероприятий: оптимизирована маршрутная сеть города – сейчас она обеспечивает наименьшую пересадочность и оптимальную загрузку транспортных средств; ежегодно пополняется и обновляется пассажирский транспорт, работающий на маршрутах; на всем пассажирском транспорте общего пользования внедрена автоматизированная навигационная система диспетчерского управления на основе технологий ГЛОНАСС/GPS из Центральной диспетчерской службы муниципального учреждения «Красноярскгортранс».

На всех видах общественного транспорта действует стопроцентный проезд льготных категорий пассажиров по социальной карте. Также для безналичной оплаты проезда внедрена «Транспортная карта» – не только удобная, но и экономически выгодная для пассажиров система расчетов, так как стоимость одной поездки по «Транспортной карте» получается на один рубль дешевле. Красноярцами приобретено уже 80 тысяч карт, а доля пассажиров, которые ими пользуются, составляет порядка 10%. Наш

город – один из немногих в регионе, где транспортная карта действует на всем городском пассажирском транспорте.

На прошедшей в октябре 2011 года ежегодной конференции АСДГ представителями транспортной отрасли городов Сибири и Дальнего Востока опыт Красноярска получил положительную оценку и был рекомендован для внедрения.

Приоритет – безопасность и качество

– **Какие меры предпринимает департамент транспорта для повышения качества пассажирских перевозок и обеспечения безопасности движения?**

– Между департаментом транспорта и всеми перевозчиками приняты дополнительные соглашения к договорам «Об организации и осуществлении перевозок пассажиров на городских маршрутах регулярных перевозок».

В первую очередь эти соглашения касаются водителей, прибывающих из стран СНГ, у которых нет водительского удостоверения российского образца. Теперь их могут принимать на работу только после проверки знаний по безопасности дорожного движения и перевозки пассажиров в Красноярске. Для этого в феврале 2011 года нами также было под-

писано соглашение – с ОГИБДД по Красноярску о сотрудничестве в части проверки знаний у водителей-иностранцев по направлениям перевозчиков.

Отдельное внимание мы уделяем работе кондукторов. Еще одно соглашение заключено между департаментом транспорта, Центром занятости Красноярска и лицеем № 56 – об обучении работающих кондукторов городского пассажирского транспорта, выдаче свидетельства о прохождении обучения и принятии на работу в качестве кондукторов граждан, имеющих свидетельство о прохождении обучения. В 2011 году такое обучение прошел весь кондукторский состав муниципальных пассажирских предприятий.

Кроме того, продолжается работа по оборудованию подвижного состава автотранспортом объявления остановок: такой системой оборудованы 88,5% транспортных средств.

Поскольку безопасность движения напрямую зависит от самочувствия водителя, решено оборудовать конечные остановки служебными станциями, где для водительского и кондукторского состава есть комнаты отдыха и комнаты приема пищи, оснащенные мебелью и бытовыми приборами. 10 таких станций уже есть, в скором будущем на конечных остановочных пунктах появятся еще 20.



Концептуальный подход

– Какими вам видятся дальнейшие пути развития транспортной отрасли в столице нашего края?

– Они определены Концепцией развития пассажирского транспорта в Красноярске на 2011-2015 годы с перспективой до 2020 года, которая разработана Сибирским федеральным университетом совместно с департаментом транспорта и муниципальными транспортными предприятиями. Концепция прошла общественные обсуждения с населением города и утверждена постановлением администрации города от 17.11.2011 № 530. Она определяет несколько основных направлений.

Во-первых, это дальнейшее обновление парка подвижного состава за счет приобретения автобусов и троллейбусов нового поколения, в конструкции которых использованы современные комплектующие: дизельные двигатели с экологическими нормами Euro-2 и Euro-3, автоматические трансмиссии и другие агрегаты с электронными системами управления. Это требует принципиально нового уровня технологической культуры при выполнении работ по техническому обслуживанию и ремонту, применения современных средств диагностики.

Во-вторых, обустройство инфраструктуры пассажирского транспорта. В

частности, оборудование промежуточных остановочных пунктов. Сейчас разрабатывается программа реконструкции 444 остановочных пунктов, не соответствующих нормативным требованиям; организация конечных остановочных пунктов с обязательной установкой служебных станций; проектирование и строительство транспортно-пересадочных терминалов для обеспечения взаимодействия различных видов транспорта.

Также в соответствии с концепцией ведется реконструкция и развитие инфраструктуры городского электротранспорта, которая предусматривает замену кабельных линий и контактной сети, реконструкцию тяговых подстанций электротранспорта, капитальный ремонт трамвайных путей и дальнейшее развитие сетей электротранспорта.

Еще одно направление – обеспечение приоритетности движения транспорта общего пользования с организацией выделенных полос на участках улично-дорожной сети. В первую очередь предлагается организовать приоритет на наиболее проблемных участках – ул. Карла Маркса, на Коммунальном и Копыловском мостах, на участке ул. Партизана Железняка – пр. Metallургов.

Идут работы и по установке системы видеонаблюдения в салонах подвижного

состава и внедрению СМС-сервиса, который позволит пассажиру через мобильные телефоны получать СМС-сообщения о прибытии транспорта на остановочный пункт, и системы контроля соблюдения правил перевозок и безопасности дорожного движения за счет внешнего видеонаблюдения за транспортным процессом.

Стратегический элемент

– Олег Петрович, одна из основных транспортных проблем Красноярска – жесткий транспортный трафик и транспортные заторы...

– И положение дел в ближайшем будущем вряд ли изменится в лучшую сторону, скорее, наоборот, только усугубится. За последние три года количество транспортных средств в Красноярске увеличилось практически на 100 тысяч и составляет порядка 340 транспортных средств на тысячу населения.

В этой ситуации перераспределение пассажиропотока в пользу общественного транспорта становится элементом стратегии развития. Городской пассажирский транспорт должен восприниматься как надежная и скоростная транспортная среда, легкая и удобная в использовании.

Если эту задачу не решить, интерес к общественному транспорту неотвратимо упадет, а результатом станет увеличение транспортной нагрузки на городские улицы и дороги. Однако высокой скорости движения для того или иного вида общественного транспорта можно достичь только в том случае, если этот вид транспорта будет выделяться из общего городского потока и иметь значительные расстояния между остановками.

Решение проблемы скорости сообщения лежит в области так называемых систем легкорельсового транспорта, обладающих высокой провозной способностью. Наиболее перспективным видом скоростного пассажирского транспорта является скоростной трамвай, имеющий несколько преимуществ. Это единственный вид наземного транспорта, который технологически в состоянии обеспечить обслуживание мощных пассажирских потоков в зонах плотной застройки центральной части города. Кроме этого, он имеет лучшие показатели по комплексу характеристик: стоимость – комфорт – безопасность – экологичность.

Развитие сети электрорельсового скоростного трамвая предлагается осуществить на базе муниципального предприятия «Горэлектротранс».

Анна ЗОЛОТАРЕВА



Дороги станут безопаснее

На федеральной трассе М-53 «Енисей» в районе п. Овсянка сдан в эксплуатацию пешеходный надземный переход. Местоположение объекта выбрано не случайно: на этом участке дороги достаточно интенсивное движение транспорта – свыше четырех тысяч автомобилей в сутки. При высоком скоростном режиме и плотном транспортном потоке ДТП с участием пешеходов здесь нередки.

Во время торжественного открытия перехода министр транспорта Сергей Еремин сказал, что это первый надземный пешеходный переход на загородных трассах края.

– Всего за полгода построен пешеходный мост, который нужен и важен как для местных жителей, так и для автомобилистов. Очень надеюсь, что никто не будет пренебрегать своей безопасностью и пересекать дорогу по проезжей части, – заключил министр.

Продолжаются работы по строительству надземного пешеходного перехода на 795 км автодороги М-53 (п. Емельяново). Переход будет состоять из металлического пролетного строения и железобетонных опор, лестничные сходы максимально приблизят к посадочным площадкам автобусных остановок, предусмотрено электроосвещение. В стадии проектирования находятся еще три надземных пешеходных перехода, один – на М-53 на въезде в п. Емельяново, еще два – на М-54 в районе смотровой площадки «Царь-рыба» и в п. Молодежном.

Флоту нужна поддержка

Министр транспорта края Сергей Еремин принял участие в координационном совете по транспорту Межрегиональной ассоциации «Сибирское соглашение», состоявшемся в Новосибирске.

Представители профильных министерств из Алтайского и Красноярского края, Новосибирской, Иркутской, Омской, Томской, Тюменской областей и других сибирских регионов обсуждали состояние и перспективы развития водного транспорта и водных коммуникаций Сибири.

В ходе дискуссии министр транспорта края Сергей Еремин поднял вопрос об обновлении пассажирского флота. Он отметил, что найти решение этого острого вопроса важно не только для Красноярского края, но и для всех территорий.

Участникам совета Сергей Еремин предложил варианты совместной работы по обновлению водного пассажирского транспорта. По его мнению, стоит рассмотреть механизм утилизации судов с возможностью компенсации части затрат из федерального бюджета. Также важно вместе решить проблему типовых проектов по строительству водоизмещающих судов, которые впоследствии каждый регион мог бы дорабатывать в зависимости от потребностей и возможностей. Конечно, необходимо оказание целевой поддержки субъектам при строительстве новых судов.

– Сегодня не только специалисты, но и пассажиры знают о печальном состоянии пассажирского флота страны. Задача и федерации, и субъектов – выработать план действий по этой проблеме и, главное, приступить к его реализации в ближайшее время. Необходима разработка целевой федеральной программы по модернизации пассажирского речного флота, – заявил министр.

Присутствующие на совете представители Федерального агентства морского и речного транспорта согласились с озвученными предложениями красноярского министра. В итоге было принято решение до конца текущего года деталь-

но доработать предложения и внести их на рассмотрение в Министерство транспорта РФ.

Члены совета согласились, что для создания условий для эффективного функционирования речного транспорта и повышения конкурентоспособности предприятий отрасли, а также расширения и развития рынков транспортно-логистических услуг необходима поддержка государства как на федеральном, так и на региональном уровне.

Техосмотр – без проблем

По количеству пунктов прохождения технического осмотра Красноярский край в тройке лидеров в Сибирском федеральном округе. Сегодня на территории края работают 114 пунктов технического осмотра. Больше всего аккредитованных операторов только в Алтайском крае – 131. Тройку лидеров замыкает Новосибирская область – 64 пункта.

При этом минимальная потребность в обеспеченности пунктами ТО на территории края в этом году составляет 31 пункт. Именно такое число получили специалисты министерства транспорта, произведя в соответствии с федеральной методикой расчеты. За основу взяли количество транспортных средств, прошедших техосмотр в 2011 году. Отметим, в прошлом году талоны техосмотра получили всего около 30 % зарегистрированных транспортных средств. Это связано с принятием постановления Правительства РФ, которое отложило прохождение ТО на год.

Норматив обеспеченности населения пунктами технического осмотра будет меняться ежегодно, в зависимости от количества транспортных средств, прошедших техосмотр. Перечень аккредитованных пунктов технического осмотра размещен на официальном сайте министерства:

HYPERLINK «<http://www.mintrans.krskstate.ru/>» <http://www.mintrans.krskstate.ru/> в разделе «Техосмотр».

В международном коридоре

Красноярский край в числе 33 субъектов России подписал четырехстороннее соглашение о взаимодействии в сфере навигационной деятельности с членами недавно созданного некоммерческого партнерства «Содействие развитию и использованию навигационных технологий», Министерством транспорта РФ и Министерством регионального развития РФ. Участники соглашения входят в международные транспортные коридоры Север-Юг, Восток-Запад.

В субъектах РФ, входящих в международные транспортные коридоры, начнется комплексное внедрение технологий ГЛОНАСС. Участники соглашения будут применять единые подходы при создании систем мониторинга и управления автомобильным транспортом на основе технологий ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Это позволит интегрировать региональные центры спутникового мониторинга ГЛОНАСС с системой контроля автомобильного транспорта Ространснадзора, а также обеспечить мониторинг автомобилей, перевозящих пассажиров общим количеством от 8 человек и более, школьных автобусов, автомобилей скорой помощи, транспортных средств, перевозящих опасные, тяжеловесные и крупногабаритные грузы, автотранспорт ЖКХ.

В полку дорожников прибыло

Более 60 выпускников кафедры «Автомобильные дороги и городские сооружения» Инженерно-строительного института СФУ стали дипломированными специалистами. Два выпускника получили красные дипломы. По словам министра транспорта Сергея Еремина, сегодня уже точно можно говорить, что 60% выпускников останутся в отрасли. В прошлом году все 100 выпускников кафедры были трудоустроены по специальности.

Полоса закрыта для движения

В связи с ремонтными работами на 35-м км автомобильной дороги Красноярск – Енисейск до конца августа будет закрыта одна полоса для движения автотранспортных средств. Движение автомобилей по мосту будет регулироваться светофором.

Дорожная метеосеть

В Большеулуйском районе Красноярского края, на 20-м км автодороги Ачинск–Бирюлюссы, закончились пусконаладочные работы на новой дорожной метеостанции. Она будет работать в паре

со знаком переменной информации. Знак – это конструкция, которая отображает различную информацию: «Соблюдай ПДД», «Пристегни ремень», «Включи фары» и пр. В случае возникновения неблагоприятных погодных условий на знаке автоматически отображается полезная для водителя информация: «Внимание! Гололед!», «Внимание! Осадки!», «Внимание! Ветер!» и т.д.

На вооружении краевого управления автомобильных дорог действует собственная сеть метеостанций. Сегодня дорожники используют в работе 10 метеостанций. Восемь из них расположены на автомобильной дороге Красноярск – Енисейск, две – на автодороге Ачинск – Ужур – Троицкое. В перспективе до 2015 года планируется расширение сети еще на семь метеостанций. Их разместят на дорогах восточного направления.

Новый старый мост

В Ирбейском районе Красноярского края, на 30-м км автодороги Талое – Степановка, после капитального ремонта открыт для движения транспорта мост через реку Кунгус.

Мостовой переход был построен в 1978 году. До начала капитального ремонта деревянные пролетные строения и опоры моста находились в аварийном состоянии. При этом в с. Степановка, транспортную доступность с которой обеспечивает этот мост, проживает около 750 человек.

Подрядная организация ООО «Мостремстрой» начала капитальный ремонт в ноябре 2011 года. За это время аварийный мост заменен на абсолютно новую конструкцию с железобетонными опорами, металлическими пролетными строениями, а также отремонтированы подходы к мосту.

Еще один мост, также открывшийся после капитального ремонта, через реку Каргалу находится в Назаровском районе – на автомобильной дороге Ачинск – Ужур – Троицкое. Он был построен в 1968 году и до начала капитального ремонта находился в неудовлетворительном состоянии. При этом интенсивность движения на этом участке дороги составляет 1088 автомобилей в сутки.

Отметим, что в текущем году на автомобильных дорогах общего пользования будет произведен ремонт 17 мостовых сооружений в 16 районах края. Общая длина отремонтированных мостов составит более 700 метров.

В режиме реального времени

Июнь 2012 года – начало возведения нового, четвертого, моста через Енисей. 4 июня исполняющий обязанности руководителя КГКУ «Управление автомо-

бильных дорог по Красноярскому краю» Николай Лукьянов и генеральный директор ОАО «Сибмост» Владислав Кошкин подписали договор на строительство автодорожного мостового перехода через реку Енисей на участке от ул. Дубровинского до ул. Свердловской.

– Это знаковое событие для жителей нашего края, – сказал присутствовавший при заключении контракта министр транспорта Красноярского края Сергей Еремин. – В городе и агломерации появится новая транспортная артерия, которая позволит разгрузить Октябрьский и Коммунальные мосты.

Непосредственно строительство началось 7 июня – с подготовки строительной площадки для возведения первой опоры. В этот же день на стройплощадку приехал губернатор Красноярского края. Лев Кузнецов ознакомился с детальным графиком реализации стратегически важного для города инфраструктурного объекта.

– За прошедший год с момента одобрения нашего проекта руководством страны уже проведена большая работа. Решен вопрос о федеральном финансировании, подготовлена проектная документация, проведены объективные торги, позволившие сэкономить около 1,7 млрд. рублей бюджетных средств, которые будут перенаправлены на решение других не менее важных для горожан вопросов, – подчеркнул губернатор.

А начиная с 28 июня благодаря сети Интернет виртуально посетить стройплощадку и увидеть работы в режиме реального времени может каждый желающий. Дело в том, что в соответствии с распоряжением губернатора заказчик строительства четвертого моста – Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю – взял на себя обязательства обеспечить круглосуточную он-лайн трансляцию со строительной площадки.

Он-лайн трансляция размещена на сайте КГКУ «КрУДор» www.krudor.ru во вкладке «4 мост».

Отметим, что строительство нового моста ведется в четком соответствии с графиком производства работ. Идет подготовка стройплощадки и бурение скважин на опорах № 15 и 16. Снос различных зданий и строений на этом этапе не предусмотрен.

*По материалам
министерства транспорта
Красноярского края,
краевого управления автодорог,
соб. инф.*



ВРЕМЯ И МЕСТО ИЗМЕНИТЬ НЕЛЬЗЯ

Четыре года назад в столице Красноярского края одними из первых в России начали внедрять Единую автоматизированную навигационную систему диспетчерского управления (АНСДУ).

В 2008-2009 годах на создание АНСДУ из городского бюджета было выделено 48 млн. рублей. Тогда на конкурсной основе было приобретено 1900 бортовых навигационно-связных терминалов для муниципальных автобусов, троллейбусов, трамваев и коммерческого транспорта, а также компьютерное и серверное оборудование для диспетчерской службы МКУ «Красноярсгортранс» и специализированное программное обеспечение.

И вот уже более трех лет в Красноярске под контролем диспетчеров АНСДУ работают автобусы на всех без

исключения городских маршрутах и весь электротранспорт. Система позволяет оперативно планировать, управлять процессом перевозок, контролировать движение его, а также анализировать движение пассажирского транспорта. При помощи навигационных спутников и бортового оборудования диспетчер имеет постоянную связь с водителем и может с точностью определить местонахождение его транспортного средства. Кроме того, система позволяет вести учет транспортной работы только на основе инструментально полученных данных о движении. Более того, с помощью АНСДУ диспетчер

производит управляющие воздействия, такие, как корректировка и отправление транспорта по оперативному интервалу, регулирование транспортом во время движения, направление транспорта по временным схемам движения и др.

До появления АНСДУ информация о выпуске подвижного состава принималась по телефону, поэтому далеко не всегда можно было проверить, сколько автобусов в действительности вышло на линию и как соблюдается расписание. Этим пользовались недобросовестные перевозчики маршруток, которые выпускали на дороги меньше автобусов,



Глобальная Навигационная Спутниковая Система (ГЛОНАСС, GLONASS) – советская и российская спутниковая система навигации, разработана по заказу Министерства обороны СССР. Одна из двух функционирующих на сегодня систем глобальной спутниковой навигации.

Транспортная сеть Красноярска состоит из 72 городских автобусных маршрутов, в том числе семи сезонных, пяти трамвайных и семи троллейбусных. Общая протяженность маршрутной сети 1950,2 км.

Весь городской пассажирский транспорт оснащен приборами спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS и работает под контролем единой автоматизированной навигационной системы диспетчерского управления.

чем положено, зная, что в напряженные утренние и вечерние часы в любом случае соберут «своего» пассажира и свою прибыль.

Многочисленные жалобы горожан, которые при этом вынуждены добираться до места работы и обратно в переполненных автобусах, не давали результатов: проконтролировать конкретного перевозчика было сложно.

– С введением навигационной системы при поступлении жалоб от пассажиров появилась возможность оперативно и достоверно проверить информацию о выполнении расписания, схемы и скоростного режима, – говорит начальник отдела управления, учета и контроля за работой пассажирского транспорта МКУ «Красноярсгортранс» Евгений Чернышов. – Последовали соответствующие меры в отношении нарушителей – штрафы, а также увольнения води-

телей. Кроме того, АНСДУ позволяет не только оперативно реагировать на обращения пассажиров, но и помогает правоохранительным органам. Сотрудники полиции регулярно обращаются в «Красноярсгортранс» с запросами: сообщить, какие автобусы находились в такое-то время на месте ДТП или правонарушения. Таким образом, стражам порядка не раз удавалось установить свидетелей происшествия. Согласно Федеральному закону «О навигационной деятельности», система в краевом центре постоянно модернизируется и совершенствуется, в транспорте заменяются изношенные и морально устаревшие навигаторы, совершенствуется программное обеспечение. Для муниципальных предприятий приобретаются более современные навигационные блоки, имеющие функцию автоматического голосового информирования пассажиров об остановочных пунктах.

Однако телефоны в диспетчерской «Красноярсгортранса» по-прежнему раскалены до предела: за сутки здесь раздаётся до 700 звонков. Очень часто горожане, не зная расписания, набирают номера диспетчерской, для того чтобы узнать, когда подойдет нужный им автобус.

Правда, и жалоб поступает немало, однако характер их несколько изменился.

Если раньше пассажиры жаловались, как правило, на несоблюдение расписания пассажирских транспортных средств, то теперь выражают недовольство качеством обслуживания в пассажирском транспорте: грязь в салонах, грубое поведение водителей и кондукторов. Разумеется, диспетчеры информируют о таких сигналах перевозчиков.

Впрочем, по-прежнему имеют место жалобы по поводу несоблюдения

водителями графика. Дело в том, что в Красноярске, как и во всех крупных городах, существует проблема, решить которую никакая навигационная система не в силах. Это дорожные пробки. И диспетчерам раз за разом приходится объяснять недовольным пассажирам, что их автобус прибыл с опозданием на остановку не по причине плохой организации работы пассажирского транспорта, а элементарно застрял в дорожном заторе. В таких случаях диспетчер отправляет транспортные средства по оперативному интервалу, также при помощи средств АНСДУ.

– Одна из наших главных задач – создание системы информирования пассажиров о движении пассажирского транспорта в Красноярске, которая была бы интегрирована с системой АНСДУ-ПТ и оборудована подсистемами СМС-сервиса и Internet-сервиса, – пояснил Евгений Чернышов. – В ближайшем будущем жители города получат возможность с помощью сотового телефона и Интернета узнавать о фактическом времени прибытия автобусов на нужную им остановку с учетом всех непредвиденных задержек, а также пользоваться оперативно обновляющимися данными о маршрутной сети Красноярска и расписании городского пассажирского транспорта.

Кроме того, как вы знаете, на остановке «Театр оперы и балета» по обе стороны движения транспорта уже установлено два электронных табло (правда, пока работающих в тестовом режиме), на которых отображается информация о фактическом прибытии проходящих там автобусов. Возможно, такие табло появятся на других остановках города с большим пассажиропотоком.

Алексей НЕМИРОВ

Ежедневно на маршруты Красноярска выходит 1200 единиц подвижного состава, в том числе 1083 автобуса, 72 троллейбуса и 45 трамваев.

Телефон диспетчерской службы МКУ «Красноярсгортранс» – 256-84-00;
Отдел жалоб и предложений – 256-84-08



ЭЛЕКТРИЧКУ ВСТРЕЧАЕТ АВТОБУС

Летом 2011 года Красноярская пригородная компания запустила новый автобусный маршрут в Дивногорске, который бесплатно доставляет жителей из отдаленных районов города на железнодорожный вокзал, к поездам пригородного сообщения и обратно.



Всего было назначено три рейса в день. Утром, проследовав через весь город, на конечную остановку – железнодорожный вокзал – автобусы прибывают за 20 минут до отправления утренних электропоездов сообщением Дивногорск – Красноярск. Вечером действует один рейс, который встречает пассажиров электрички Красноярск – Дивногорск, прибывающей в 18.41, и везет по городу тем же маршрутом в обратном направлении. Автобус работает ежедневно, кроме субботы и воскресенья.

Дополнительная услуга, оказываемая компанией «КрасПригород» жителям Дивногорска, никак не отразилась на стоимости проезда до краевого центра. Напомним, билет на проезд в электропоезде от Дивногорска до станции Красноярск стоит 34 рубля, до станции Енисей – 30 рублей. Все расходы по организации работы автобуса ОАО «КрасПригород» берет на себя.

Ежедневно из 30-тысячного населения живописного городка около 5

тысяч ездят на работу и учебу в краевой центр. Из них лишь малая часть, а именно 150-200 человек, другим видам транспорта предпочитали пригородные электропоезда. Это было обусловлено трудностями, связанными с отдаленностью вокзала, нестабильной работой муниципального транспорта и т.д. Новый автобусный маршрут расширил доступ дивногорцев к пригородному железнодорожному транспорту, который сегодня является самым безопасным и надежным. В отличие от автомобильного, где междугородные рейсы могут быть отменены в связи с неблагоприятными погодными условиями, электричка в любую погоду доставит пассажиров к месту назначения вовремя.

Введение мультимодальных перевозок в Дивногорске дало положительный результат: пассажиропоток на направлении Красноярск – Дивногорск вырос более чем на 40%, в первом квартале 2012 года еще на 15%.

Ведется работа по заключению договоров об организации автобусных маршрутов, подобных дивногорским, с муниципальными автотранспортными предприятиями Ужура и Шарыпово, расположенными на малодеятельной неэлектрифицированной линии Ачинск – Абакан. Трижды в неделю здесь проходит пассажирский поезд Красноярск – Абакан, однако на грузку, которую несет автотранспорт в междугородных направлениях, это снижает незначительно.

Ближайшая станция, через которую проходят поезда пригородного сообщения, находится в Ачинске. В этом направлении пассажиропоток также планируется увеличить с помощью организации подвоза пассажиров к пригородным ускоренным поездам Красноярск – Ачинск – Боготол. В Красноярской пригородной компании уверены: эффект от внедрения мультимодальных перевозок не заставит себя долго ждать.

Валентина ГУТШМИДТ

СТАВКА НА СКОРОСТЬ

Министр транспорта края Сергей Еремин провел совещание, на котором обсуждались вопросы модернизации пассажирского флота Енисея. В совещании приняли участие представители предприятий «ПассажирРечТранс», «Енисейречтранс», капитаны действующих теплоходов, руководители краевых министерств и ведомств, судостроители.

Сергей Еремин отметил, что министерство совместно с речниками прорабатывает все возможные варианты обновления пассажирских судов. В приоритете – модернизация парка судов на линии Красноярск–Дудинка.

– Этот маршрут обслуживают теплоходы «Валерий Чкалов», «Александр Матросов» и «Михаил Лермонтов». Суда физически и морально устарели и, конечно, требуют замены. Мы должны четко определиться, по какому из путей обновления идти – модернизировать существующие суда,

заменять их на новые либо на бывшие в эксплуатации, – отметил министр.

Заместитель генерального директора Зеленодольского судостроительного завода имени Горького Сергей Дешин и главный конструктор Сергей Породников презентовали коллегам проект быстроходного пассажирского судна А45-90.2. Сергей Породников отметил, что этот двухпалубный теплоход может работать в автономном режиме четверо суток. Максимальная скорость хода – от 30 до 40 км/ч. Теплоход вмещает 100 пассажиров, для которых оборудованы четырехместные и двухместные каюты. Срок эксплуатации судна – 35 лет. Стоимость теплохода составляет порядка 500 млн. рублей.

Участники совещания отметили, что технические возможности нового быстроходного судна позволяют пассажирам добраться из краевого центра до Дудинки за двое суток вместо четырех, как это есть сейчас. В ходе по-

следовавшей дискуссии было принято предварительное решение о необходимости рациональной доработки проекта быстроходного пассажирского судна А45-90.2, учитывая особенности судостроения на Енисее.

Подводя итог встречи, министр транспорта отметил, что пассажирские речные перевозки требуют кардинальных изменений.

– Нам необходимо приступить к реализации проекта быстроходного пассажирского судна А45-90.2. Для этого нужно решить финансовый вопрос – за чей счет будут выполняться проектные работы и дальнейшее строительство теплохода. Конечно, в подобных вопросах краю потребуется помощь федерального центра, – резюмировал Сергей Еремин.

Источник:
министерство транспорта
Красноярского края

РЕМОНТ НА ПРОСПЕКТЕ МИРА

В июне красноярские дорожники приступили к ремонту проспекта Мира в краевом центре. Один из самых оживленных городских проспектов не ремонтировался более десяти лет.

Дорожное полотно здесь поддерживалось в удовлетворительном состоянии лишь работами в рамках содержания, и нормативный срок его эксплуатации давно истек. На асфальте появились колеи, ямы и выбоины.

Необходимость проведения ремонтных работ подтвердили и жители города. Во время общественного обсуждения планов ремонта этот объект получил безоговорочное одобрение. На центральном проспекте решено отремонтировать дорожное полотно, укрепить горловины колодцев и в случае необходимости заменить бордюрный камень.

– Ремонт на проспекте Мира сложен тем, что там огромное количество подземных коммуникаций, – говорит начальник отдела управления улично-дорож-

ной сетью администрации Красноярска Денис Рубцов. – Из-за этого там практически невозможно обустроить ливневую канализацию, поэтому отвод воды будем предусматривать за счет профиля дорожного покрытия – уклонов, скатов. Гарантийный срок после проведения ремонтных работ – четыре года. Надеемся, что в следующие 10 лет мы сможем эксплуатировать проспект без проблем.

Проспект Мира – улица с оживленным движением. Поэтому отремонтировать ее будут частями. Первый этап – квартал от Исторических ворот до ул. 9 Января – уже завершен. Ведет ремонтные работы подрядная организация ООО «Красноярскдорремстрой».

Ремонт и перекрытие проспекта для движения производятся поквартально. Совместно с ГИБДД разработана схема

организации движения для каждого этапа ремонта.

– Каждый перекресток будет закрываться где-то на три дня, но схема выстроена так, что в каждом квартале оба перекрестка одновременно никогда перекрыты не будут, – говорит генеральный директор ООО «Красноярскдорремстрой» Юрий Бриц. – Работы мы ведем днем – все-таки на проспекте Мира много жилых домов. Надеемся на понимание и терпение жителей города, на содействие со стороны ГИБДД и, конечно, на то, что проводить работы точно по графику нам позволит погода. Просим автомобилистов быть внимательными к дорожно-знаковой информации и отнестись к неудобствам с пониманием.

Соб. инф.



ПОД КОНТРОЛЕМ ОБЩЕСТВЕННОСТИ



В конце июня состоялось очередное заседание Общественного совета при министерстве транспорта Красноярского края.

Председатель комиссии по речному транспорту Иван Булава рассказал участникам совета о сегодняшнем состоянии пассажирского флота края.

По его словам, пассажирские суда, которые ходят на дальние расстояния, практически выработали срок своей эксплуатации и требуют замены. Оптимальным решением проблемы, по мнению речников, является строительство скоростных судов проекта А45-90.2.

Это усовершенствованная модель пассажирского судна А45.90, построенного Зеленодольским заводом. Сегодня четыре таких судна ходят по маршрутам Торговый центр – Усть-Мана, Красноярск – Бор и Енисейск – Бор. Обсудив услышанное, участники совета приняли решение обратиться с письмом в Законодательное собрание Красноярского края с предложением поддержать развитие пассажирского речного транспорта.

Комиссия по железнодорожному транспорту предложила вниманию участников совета целый пакет вопросов, касающихся пригородных пассажирских перевозок, – от организации действенной обратной связи с населением до рекомендаций по оптимизации расписания пригородных электропоездов. Совет пришел к выводу, что для совместной результативной работы необходимо установить производственные контакты с ОАО «Краспригород».

Также участники совета обсудили проблемы ремонта дворовых территорий краевого центра. Заместитель председателя совета Владимир Зу-

бенко, который также возглавляет молодежное правительство дублеров Красноярского края, предложил присутствующим совместно в этом сезоне контролировать ремонт дворовых территорий.

– Мы уже не первый год вместе с лабораторией выезжаем на объекты улично-дорожной сети Красноярска. Предлагаю в ближайшее время выехать на место производства работ дворовых территорий, – сказал Зубенко. Члены совета одобрили предложение о выездной проверке.

На заседании совета был рассмотрен вопрос о финансировании подрядных организаций ФКУ «Байкалуправтодор».

Поводом послужил материал «Дороги нужны всем, а дорожники никому», опубликованный в газете «Красноярский рабочий» 22 июня текущего года.

Ссылаясь на письмо анонимных дорожников, автор публикации заявляет о прекращении финансирования по государственным контрактам, заключенным красноярскими дорожниками с федеральным управлением.

Разъяснить сложившуюся ситуацию была приглашена заместитель начальника федерального ФКУ «Байкалуправтодор» Марина Тимошенко.

Она пояснила, что далеко не все факты, изложенные в статье, соответствуют реальности. И хотя факт закрытия счета в управлении был, тем не менее на сегодняшний день не имеется дебиторской задолженности по

выполненным работам, все расчеты с подрядными организациями произведены, график дорожных работ не нарушен.

Это подтвердил один из членов Общественного совета – директор Ачинского ДРСУ Александр Петров:

– Действительно, в начале этого года по вполне объективным причинам были определенные проблемы с перечислением средств от «Байкалуправтодора». Однако все задолженности перед нашей организацией уже закрыты.

На вопрос членов совета, почему все-таки счет закрывали, Марина Тимошенко объяснила, что уже более двух лет «Байкалуправтодор» оспаривает в суде выплату задолженности, на которую претендует ООО «Краснефтедор» – правопреемник ОАО «Красавтодорстрой». По результатам проведенной независимой экспертизы, установлен факт завышения объемов работ. Сегодня, по словам представителя федерального управления, точка в этом вопросе до сих пор еще не поставлена.

– По нашему мнению, такие публичные заявления не должны быть односторонними. Если бы к нам обратились СМИ, то мы готовы были дать комментарии и озвучить свою позицию. Считаем, что только так общество может получить объективную информацию о происходящем, – заключила Тимошенко.

Члены совета заслушали информацию и приняли решение мониторить сложившуюся ситуацию.

Денис ПРОХОРОВ



КОСМИЧЕСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ НА ТРАНСПОРТЕ

В соответствии с постановлением федерального правительства, все школьные и пассажирские автобусы в России до конца 2013 года должны быть оснащены системой ГЛОНАСС. Впрочем, в Красноярском крае этот процесс начался еще три года назад. За это время уже многое сделано, хотя процесс оснащения транспортных средств системой ГЛОНАСС далек от своего завершения.

Достижения красноярцев в сфере внедрения космических технологий на транспорте признаны на общероссийском уровне: Краевой центр коммуникаций, который ведет мониторинг движения автобусов, перевозящих школьников, пассажиров пригородных линий, машин «скорой помощи», речного транспорта, входит в пятерку лидеров среди диспетчерских центров России. Об этом стало известно на совещании у заместителя председателя Правительства РФ Владислава Суркова, состоявшемся 17 апреля этого года, которое было посвящено внедрению навигационно-информационных технологий с использованием системы ГЛОНАСС.

Краевой центр коммуникаций был создан в сентябре 2009 года в соответствии с постановлением правительства Красноярского края от 14.10.2008 года № 135-п «Об утверждении долгосрочной целевой программы «Использование результатов космической деятельности в интересах социально-экономического развития Красноярского края» на 2009-2011 годы». С октября 2010 года компания в соответствии с постановлением правительства Красноярского края от 20 августа 2010 года № 450-п «О краевой системе мониторинга транспортных средств с использованием аппаратуры спутни-

ковой навигации ГЛОНАСС на территории Красноярского края» является центральной диспетчерской службой (ЦДС) краевой системы мониторинга транспортных средств, используемых для перевозки школьников, пассажиров пригородных и междугородных маршрутов, а также транспортных средств, перевозящих опасные и крупногабаритные грузы на территории Красноярского края.

Одной из основных целей организации компании стало создание организационно-технических условий, обеспечивающих эффективное использование результатов космической деятельности в Красноярском крае. Спутниковая навигация в состоянии заметно повысить не только эффективность использования транспортных средств, но и качество транспортных услуг, оказываемых населению края, в целом. Если говорить конкретней, то деятельность предприятия направлена на решение нескольких очень важных задач, таких, как повышение безопасности перевозок пассажиров в общественном транспорте общего пользования, сокращение времени реагирования при возникновении чрезвычайных ситуаций, централизация последствий чрезвычайных ситуаций и автоматизация учета и контроля над перевозками, которые осуществляются в рамках в рамках функционирования Системы мониторинга.

По словам директора ООО «Краевой центр коммуникаций» Олега Морозова, преимуществ от использования космических технологий много. Например, раньше водители могли себе позволить отклониться от маршрута по личным делам или слить топливо, использование системы ГЛО-

НАСС это делает практически невозможным – диспетчер может отслеживать траекторию движения и объем топлива в баке. Как показатель: экономия топлива, расход которого на предприятиях после установки навигационных систем сократился от 5 до 30%. Это же касается и скорости движения. Например, перевозки школьников можно осуществлять со скоростью не выше 60-70 км/ч, а водители пассажирских автобусов при движении не имеют права превышать 90 км/ч. Если же автобус, выехавший на ровную трассу, начинает, как говорится, «гнать» под 120 или 130 км/ч, то данные сразу фиксируются в диспетчерской службе. Сейчас министерство транспорта Красноярского края при необходимости может увидеть и разобрать каждую конкретную ситуацию — проконтролировать расписание, количество рейсов, скоростной режим.

За три года работы, прошедших со дня основания Краевого центра коммуникаций навигационным оборудованием, в общей сложности было оснащено 1319 транспортных средств, среди которых 654 школьных автобуса, 660 пригородных и междугородных автобусов и 5 пассажирских судов. В ближайших планах Краевого центра коммуникаций — установка навигационных систем на транспорте, перевозящем опасные грузы. А уже в 2013 году в крае начнет действовать система ЭРА-ГЛОНАСС (Экстренное Реагирование при Аварии), которая является аналогом европейской eCall. В случае аварии транспортного средства, у диспетчера автоматически определяется место нахождения автомобиля, и в зависимости от ситуации он может вызвать ГИБДД либо МЧС с вертолетом.

Марина ВОЛЬСКАЯ



ДЕМПИНГУЕШЬ? ОБОСНУЙ!

20 июня Государственная Дума приняла в первом чтении законопроект «О Федеральной контрактной системе в сфере закупок товаров, работ и услуг», внесенный Правительством России. «За» проголосовали 384 депутата.

Институт госзакупок в России насчитывает более 200 тысяч заказчиков, которые размещают заказы на сумму более пяти триллионов рублей. Законопроект о Федеральной контрактной системе предусматривает регулирование полного цикла закупок, включая прогнозирование и планирование, осуществление закупочных процедур, исполнение контрактов, аудит и контроль полученных результатов.

Благодаря тому, что законопроект предлагает введение обязательного трехлетнего планирования закупок, все участники рынка получают долгосрочный сигнал о том, что, когда, в каком объеме планирует закупать государство, и смогут сформировать свою стратегию, сконцентрировать технологические, финансовые, людские ресурсы и подготовиться к участию в закупках. Такая предсказуемость должна существенно повысить конкуренцию в сфере закупок, что скажется и на эффективности расходования бюджетных средств.

У ответственности появляются возможности усиления контроля и обжалования действий заказчика. «Мы надеемся, не останется возможности для закупки золотых унитазов и дорогих автомобилей», – сказал представлявший документ заместитель министра экономического развития Михаил Осеевский. По мнению экспертов, эта мера – уступка так называемой несистемной оппозиции, многие из лидеров которой сделали политический капитал именно на критике существующей системы проведения аукционов и разоблачении явно коррупционных нарушений.

В числе нововведений и организация института контрактной службы, сотрудники которого, по замыслу авторов законопроекта, будут нести прямую ответственность за результа-

тивность закупок. Кроме того, существенно расширены способы проведения торгов, в частности, вводится конкурс предквалификации, так называемый конкурс с ограниченным участием для сложных товаров и работ, в первую очередь, в сфере строительства. Сохранится и электронный аукцион, который, в основном, будет предназначен для закупок стандартных товаров, услуг и работ.

Новый закон не обходит стороной и антидемпинговые меры. Теперь при снижении цены более чем на 25% участникам торгов необходимо будет представить соответствующие обоснования и расчеты, а в случае строительства – обязательное заключение саморегулируемой организации. Одновременно устанавливается повышенная ставка обеспечения по контракту – 30% от стоимости контракта. Нижнюю планку обеспечения предлагается установить на уровне 5%. Предусмотрена возможность одностороннего расторжения контракта в случае невыполнения его условий. Такая возможность будет не только у заказчика, но и у подрядчика.

Для тех, кто будет работать по новому закону, потребуется дополнительное обучение, которое будет оплачиваться за счет текущих расходов госзаказчиков. Но, по словам заместителя министра, «цена вопроса» невысока, а повышение прозрачности и эффективности процедур, введение более жестких требований к управлению рисками приведут к дополнительной экономии. «Исходя из того что рынок госзакупок составляет 5 трлн. рублей, даже один процент экономии составит 50 млрд. рублей в год», – сказал он.

Александр Абалаков (фракция КПРФ) назвал законопроект доброт-

ным и взвешенным и выразил уверенность, что в случае принятия закона повысится соотношение цена – качество. Представитель фракции ЛДПР Максим Рохмистров высказался за установление уголовной ответственности за нарушения в сфере госзакупок. «Каким бы хорошим ни был закон, его не будут исполнять, если не будет предусмотрена жесткая ответственность. Мы будем настаивать на введении серьезных сроков, сравнимых с преступлениями против государства», – подчеркнул Рохмистров.

Поддержала новый законопроект и «Единая Россия». Выступивший от комитета по экономической политике, инновационному развитию и предпринимательству депутат-единоросс Игорь Игошин рекомендовал депутатам принять законопроект и предложил ко второму чтению внести поправки, дающие преимущества продукции отечественного производства. Механизм уже заложен, важно определить категории поставщиков, уточнил Игошин. Он также предложил усилить контроль при упрощенной процедуре размещения заказов и обратил внимание представителя Правительства на необходимость внесения комплексных поправок в Гражданский и Бюджетный кодексы. Также при подготовке законопроекта ко второму чтению депутат предложил обязать все организации при использовании государственных денег проводить закупки по Закону о Федеральной контрактной системе. У крупных заказчиков, объяснил Игошин, стало популярно вносить государственные деньги в уставный капитал дочерних фирм и обходить конкурсные процедуры.

Сергей БОРОДИН

ВОТ И ЛЕТО ПРИШЛО!

Лиза Михалева, 6 лет, КГКУ «КрУДор»



Данил Толстихин, 7 лет, КГКУ «КрУДор»



Аня Круглова, 9 лет, КГКУ «КрУДор»



Денис Печегов, 12 лет, ГП КК «Балахтинское ДРСУ»



В рамках конкурса «Времена года» дети работников дорожных организаций Красноярского края нарисовали самое любимое время года. Пусть наступившее лето будет для всех нас насыщено яркими красками и оставит неизгладимые впечатления!

Я рисую лето –
А какого цвета?
Красной краской –
Солнце,
На газонах розы,
А зеленой – поле,
На лугах покосы.
Синей краской – небо
И ручей певчий.
А какую краску
Я оставляю туче?
Я рисую лето –
Очень трудно это...



Софья Вешникова, 7 лет, КГКУ «КрУДор»

Павел ПРОНУЗО



Виктор Кучерюк, 15 лет, ГП «КрайДЭО» Дзержинский филиал



Денис Леонтьев, 15 лет, ГП «КрайДЭО» Тасеевский филиал

Анна Сабурова, 7 лет, ГП «КрайДЭО» Манский филиал



Настя Перлова, 9 лет,
ГП «КрайДЭО» Саянский филиал

